

<https://helda.helsinki.fi>

Mopoilun nurjat puolet: laittomat ulottuvuudet ja oikeudelliset seuraamukset

Rantala, Kati Elina

2015

Rantala , K E , Majamaa , A K & Oksanen , A 2015 , ' Mopoilun nurjat puolet: laittomat ulottuvuudet ja oikeudelliset seuraamukset ' , Nuorisotutkimus , Vuosikerta. 33 , Nro 1 , Sivut 38-54 .

<http://hdl.handle.net/10138/232367>

publishedVersion

Downloaded from Helda, University of Helsinki institutional repository.

This is an electronic reprint of the original article.

This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Please cite the original version.

Mopoilun nurjat puolet: laittomat ulottuvuudet ja oikeudelliset seuraamukset

Kati Rantala & Karoliina Majamaa & Atte Oksanen

Mopoilun suosio on kasvanut huomattavasti 2000-luvun alusta alkaen. Sillä on monia merkityksiä osana nuorisokulttuuria. Tässä artikkelissa tarkastellaan mopoiluun kuuluvaa riskikäyttäytymistä, siitä seuraavia laittomia ulottuvuuksia ja oikeudellisia seuraamuksia 15–17-vuotiailla. Ilmiöitä tarkastellaan tilastojen ja rekisteriaineistojen lisäksi nettikeskustelujen avulla. Tilastoihin perustuvaa, pääosin kuvailevaa prosentuaalista tarkastelua havainnollistetaan poliisin kirjaamalla moporikkeiden teonkuvauksilla. Internet-aineiston temaattinen analyysi tuo puolestaan mopoilijoiden omaa ääntä esille. Saatujen tulosten mukaan mopoilusta koituvat oikeudelliset seuraamukset ovat usein seurausta mopojen virittämisestä ja huonosta kunnosta. Nettikeskustelujen perusteella virittämisen laittomuus ja siitä mahdollisesti seuraavat oikeudelliset toimet olivat pitkälti nuorten tiedossa, ja mopoilijat pyrkivät aktiivisesti välttelemään sanktioita. Poliisin toiminta nähtiin useimmiten silti oikeutettuna, tosin moni mopoilija koki, että poliisilla olisi ollut mahdollisuus puuttua moporikkeisiin tehokkaammin. Lisäksi mopoiluun liittyvät sanktiot johtavat osan nuorista maksamattomien liikennevakuutusmaksujen tai sakkojen takia ulosottoon, millä voi olla pitkäaikaisia vaikutuksia nuoren elämään. Vauhdin hurma, virittämiseen kuuluva ryhmäpaine ja halu näyttää omaa osaamista painavatkin monen nuoren merkitysvä ’assa enemmän kuin pelko onnettomuudesta, mahdolliset sakot tai muut maksuseuraamukset.

Asiasanat: ala-ikäiset, nuoret, mopoilu, seuraamukset

Mopoilu on nuorisokulttuurisesti tärkeä ilmiö. Sen voi mieltää osaksi nuorten katu-kulttuuria (ks. esim. Salasuo ym. 2012) ja laajemmin osana nuorten ala- ja osakulttuureja (ks. esim. Tolonen 2013). Käytännössä mopoilu laajentaa monen nuoren arkista elinpiiriä lisäten samalle itsenäistymisen ja itsemääräämisen ulottuvuuksia (Nikoskinen 2012; ks. myös Aaltonen 2010; Aho & Myllymäki 2010 ja Kiilakoski 2009, 37). Näin on varsinkin harvaan asutuilla seuduilla, mutta mopoilla päristellään myös pääkaupunkiseudun lähiöissä. Toisaalta mopoiluun liittyy monenlaista sosiaalisuutta, kuten hengailua, huviajelua (Nikoskinen 2012) ja mopon korjailua yhdessä toisten kanssa. Mopojen avulla nuoret voivat osoittaa taitavuuttaan myös virittämällä mopoa tai erityisin ajotaidoin kuten keulimalla eli ajamalla eturengas ilmassa. Tuunaamisella eli maalaamalla, tarroilla tai monipuolisella varustamisella erottaudutaan puolestaan muista mopoilevista nuorista (Aaltonen 2010). Mopomiitit keräävät satoja mopoilijoita yhteen, ja mopoilun sosiaalista ulottuvuutta sävyttää osaltaan ryhmäpaine, jolla on oma merkityksensä muun muassa temppuailussa ja virittämiskulttuurissa. Aikuisien ja yhteiskunnan sääntöjä tärkeämmäksi muodostuu tällöin ystäväpiiriin arvomaailma (Markkula & Öörni 2009, 28).

Sosiaalinen media on vahvistanut mopoilun nuorisokulttuurista ja yhteisöllistä merkitystä entisestään (Rantala 2013). Keskukselu on vilkasta esimerkiksi mopoiluun erikoistuneella Motot.net-foorumilla. Paitsi että siellä vaihdetaan ajatuksia mopoilusta ylipäänsä, sen välityksellä järjestetään myös mopomiittejä. Lisäksi nuoret lataavat YouTubeen kypäräkameran avulla kuvattuja videoita, joissa esitetään esimerkiksi keulimista ja mopomiittien tapahtumia sekä kohtaamisia poliisien kanssa. Osa videoista on saanut jopa parisataatuhatta seuraajaa (mts. 504).

Mopoilijat jakavat liikenteessä tilaa ja liikennesääntöjä muiden kulkijoiden kanssa, Vaikka valtaosa mopoilijoista ajaa pääosin liikennesääntöjen mukaan, osalla liikennekäyttäytyminen voi olla hyvinkin huoletonta. Mopon virittämistä ja vaarallisesta ajotavasta saattaa seurata onnettomuuksien lisäksi sakkoja ja muita oikeudellisia ja taloudellisia seuraamuksia. Mopoiluun liittyviä lainvastaisia ulottuvuuksia ja viranomaiskontrollin seurauksia on tutkittu yllättävän vähän huolimatta mopoilun suosiosta. Tässä artikkelissa kysymme ensinnäkin: mistä nuoria mopoilijoita sakotetaan, ja mitä muita sanktioita heille seuraa laittomasta mopoilusta sakkojen lisäksi? Toinen tutkimuskysymyksemme nousee nuorten omista kokemuksista: miten nuoret mopoilijat kokevat saamansa sakot ja muut sanktiot, ja onko niillä vaikutusta heidän ajokäyttäytymiseensä?

Artikkelin aluksi kuvailemme mopoilua yleisesti riskikäyttäytymisen viitekehyksessä. Riskikäyttäytyminen ilmenee esimerkiksi alttiutena joutua onnettomuuksiin ja alttiutena saada sakkoja vaarallisen ajotavan vuoksi. Seuraavaksi erittelemme nuorten saamien rangaistusmääräys- ja rikesakkojen yleisyyttä ja lukumäärän kehitystä vuosien 2005–2012 välisenä aikana. Erotamme liikenteestä (pikälti mopoilusta) koituvat sakot muista syistä määrätyistä sakoista. Syvennämme erittelyä poliisin kirjaamien rangaistusmääräyssakkojen teonkuvausten avulla, ja peilaamme tuloksia tilastoista saatuaan informaatioon. Laajennamme mopoilun oikeudellisten seurauksien tarkastelua erittelemällä alaikäisiä koskevia ulosottotietoja muun muassa iän ja sukupuolen mukaan. Lopuksi tarkastelemme nuorten Motot.net-sivustolla käymää internet-keskustelua sekä pohdimme tarkemmin nuorten suhtautumista mopoilusta koituviin seuraamuksiin. Artikkelin lopussa kokoamme tulokset ja tarkastelemme niitä myös suhteessa mopoiluun kohdistuvaan kontrolliin.

Kevyymoottoripyörät ja mopot on rajattu tarkastelun ulkopuolelle.

Nuorten mopoilu ja riskikäyttäytyminen

Riskikäyttäytyminen on nuorilla yleistä, ja se korostuu etenkin ryhmässä (Steinberg 2007). Voidaankin ajatella, että nuorisokulttuurinen ryhmäpaine ja riskikäyttäytyminen yhdistyvät mopoilussa. Pojat ovat tyttöjä taipuvaisempia riskikäyttäytymiseen (Tiirikainen 2009, 174), mikä näkyy muun muassa liikenneonnettomuuksissa. Mopoilusta aiheutuu vuosittain useita vammautumisia, kuten myös joitakin kuolemantapauksia, ja etenkin 15–24-vuotiaat nuoret miehet hallitsevat liikenneonnettomuustilastoja (Markkula & Öörni 2009, 29–30). Nuoret kuljettajat muodostavat näin yhden liikenteen riskiryhmän, ja omien ajotaitojen yliarviointi sekä tavallista suurempi riskinotto ovat usein nuorten onnettomuuksien taustalla. Korkeimmillaan onnettomuusriski on ensimmäistä vuotta ajavilla mopoilijoilla (Traf 2014a).

Autoilevia nuoria koskevassa tutkimuksessa **Leena Luukkanen** (2002) havaitsi, että riskialttiiseen käyttäytymiseen taipuvaiset ovat useammin miehiä, ajavat ylinopeutta, käyttävät harvemmin turvavyötä ja kokevat olevansa muita parempia kuljettajia kuin riskinottoa välttävät nuoret kuskit. Myös humalassa ajaminen oli yleisempää riskialttiiseen käyttäytymiseen taipuvaisten nuorten aikuisten keskuudessa. Useimmiten nuoret tunnistivat ottamansa riskit riskeiksi, mutta väheksyivät turvavyön käyttämättömyyden tai ylinopeuden ajamisen vaikutusta turvallisuudelleen. (Luukkanen 2002.) Piittaamattomuus ja välinpitämättömyys liikennesääntöjä ja yleistä turvallisuutta kohtaan näkyvät myös nuorten mopoilijoiden keskuudessa (Nikoskinen 2011, 81). Mopo-onnettomuuksien taustalla

on muun muassa puutteita liikennesääntöjen tuntemisessa tai noudattamisessa, muun liikenteen havainnointiin liittyviä ongelmia ja riittämätöntä mopon hallintaa (Traf 2014b).

Onnettomuudet

Mopojen määrä on 2000-luvun alusta kolminkertaistunut, ja vuoden 2013 lopussa Suomen mopokanta oli 302 727 kappaletta (SVT 2014a, 70). Mopolla ajavista suurin osa on alle 18-vuotiaita. Osa mopojen määrän kasvusta on seurausta mopoilun suosion lisääntymisestä tyttöjen keskuudessa. **Elina Nikoskisen** (2012) tutkimuksessa arvellaan, että tyttöjen osuus pääkaupunkiseudun mopo-yhteisöistä on noin 20–25 prosenttia.

Kaupungeittain rekisteröityjä mopoja oli vuonna 2013 eniten Helsingissä (9 472 kpl), sitten ehkä hiukan yllättäen Oulussa (6 670 kpl), tämän jälkeen Espoossa (6 324 kpl) ja Tampereella (4 425 kpl). Asukaslukuun suhteutettuna Oulussa on yli kaksinkertainen määrä mopoja Helsinkiin verrattuna, Savonlinnassa lähes kolminkertainen ja vaajaan neljän tuhannen asukkaan Rautjärvellä viisinkertainen määrä Helsinkiin verrattuna.¹

Kuvion 1 vasemmalla puolella esitetään loukkaantuneiden ja oikealla kuolleiden mopoilijoiden lukumäärän kehitys vuodesta 1990 lähtien. Loukkaantuneiden mopoilijoiden lukumäärä kääntyi 1990-luvun alkupuolen loivan laskun jälkeen jyrkkään nousuun 2000-luvun alussa. Onnettomuudet olivat korkeimmillaan vuonna 2009, jolloin 1 124 mopoilijaa loukkaantui. Vuonna 2013 tilastoitiin enää 719 loukkaantunutta (kuvio 1), ja heistä neljä viidestä oli iältään 15–17-vuotiaita (SVT 2014a, 9). Sen sijaan kuolemaan johtaneiden mopo-onnettomuuksien määrä on ollut laskusuunnassa 1990-luvun alusta alkaen aina 2000-luvun alkuun asti. 2000-luvun alussa kuolleiden lukumäärä nousi kääntyen kuitenkin jälleen nopeasti laskusuuntaiseksi (kuvio 1, oikea puoli). Kun 2000-luvun alussa

mopoilusta koituvia kuolemia oli keskimäärin kymmenen vuodessa, vuonna 2013 määrä oli laskenut viiteen. Niistä kahdessa uhrin olivat 15–17-vuotiaita.

Mopoiluun liittyvien onnettomuuksien lisääntyminen oli taustalla, kun vuonna 2011 uudistettiin mopolla ajamisen luvanvaraisuutta (ks. Liikenne- ja viestintäministeriö 2008). Vuoden 2011 kesäkuun alusta alkaen mopokortin saaminen on edellyttänyt ajo-opetusta ja kuljettajantutkintoon on teoriakokeen lisäksi tullut käsittely- tai ajokoe². Ajokorttilain muutoksen myötä onnettomuuksien määrä on laskenut, ja vaikka mopoilijoiden taitojen paraneminen lieene osin laskun taustalla, johon se myös vuosittain suoritettujen mopokorttien määrän vähenemisestä. (Ruonakoski & Seila 2013.) Uudistuksen myötä mopokortin suorittaminen on nimittäin kallistunut.

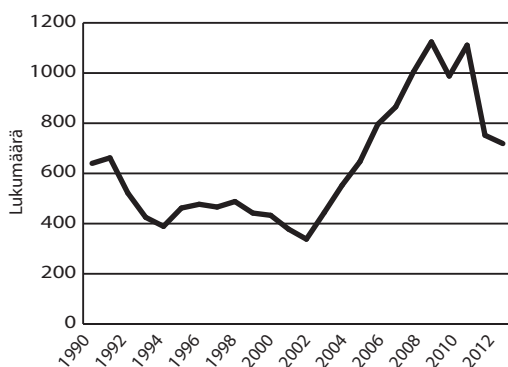
Virittäminen

Jotta ajoneuvoa voidaan kutsua virallisesti mopoksi, sen rakenteellinen huippunopeus saa ajoneuvolain mukaan olla enintään 45 km/h ja bensiinimoottorin sylinteritilavuus korkeintaan 50cc. Muulla moottorilla varustetussa mopossa teho saa olla korkeintaan 4kW. Jos kyseiset kriteerit ylittyvät virittämisen

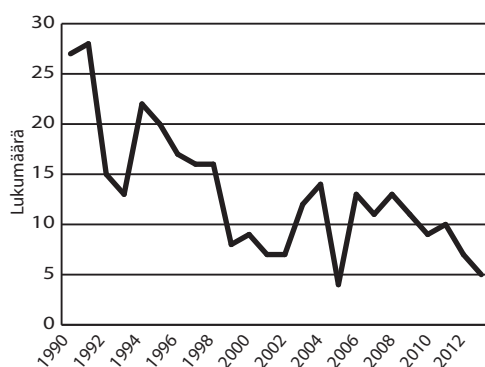
seurauksena, ajoneuvo rinnastetaan rekisteröimättömään kevytmoottoripyörään. Virittäminen tarkoittaa muutoksia esimerkiksi pakoputkeen, voimansiirtoon, moottoriin tai muihin mopon vauhtiin vaikuttaviin osiin.

Liikenneturvan (2013) teettämän kyselyn mukaan joka kolmas 15–19-vuotiaiden mopoista on viritetty, ja viritetyllä mopolla ajaminen on yleisempää poikien kuin tyttöjen keskuudessa. Valtaosa viritettyjen mopojen omistajista (71 %) ilmaisi kyselyssä, että vanhemmat tietävät asiasta, ja noin joka kymmenes mopo oli viritetty vanhemman avustuksella. Puolet kyselyyn vastanneista toivoi mopon sallituksi maksiminopeudeksi 60 km/h. Noin viidennes uskoi myös, että virittäminen parantaa liikenneturvallisuutta, koska suurempi nopeus auttaa pysymään muun liikenteen mukana. (Liikenneturva 2013, ks. myös Nikoskinen 2012.) Moponnettomuudet ovat kuitenkin tyypillisesti risteysonnettomuuksia, ja harvemmin onnettomuus on seurausta siitä, että auto ohittaa hitaampaa mopoa. Joka tapauksessa viritetyillä mopoilla ajaneista työistä neljä viidestä on joutunut onnettomuuteen, kun laillisella mopolla ajavista näin on käynyt alle puolelle. Pojilla onnettomuusosuudet ovat noin kak-

Loukkaantuneiden lukumäärä



Kuolleiden lukumäärä



Kuvio 1. Loukkaantuneiden ja kuolleiden mopoilijoiden lukumäärät vuosina 1990–2013

si kolmasosaa viritetyillä ja kaksi viidesosaa laillisilla mopoilla. (Liikenneturva 2013.) Virittäminen näyttäisikin lisäävän alttiutta joutua onnettomuuteen.

Nuoret kertovat varsin avoimesti mopon virittämisestä ja sen mahdollistamasta ylinopeudesta (Nikoskinen 2012; ks. myös Aho & Myllymäki 2010), ja virittämisen lainvastaisuus tiedostetaan hyvin. Nikoskisen (2012) mukaan poliisin puuttumista virittämiseen ja ylinopeuteen pidetään asianmukaisena nuorten keskuudessa, ja suhtautuminen sakkoihin on ylipäänsä neutraalia. Mopoilun merkitys korostui myös nuoria poliisikontrollin kohteena käsitelleessä tutkimuksessa; asia ilmeni nuorisorikollisuutta selvittäneen kyselyn avovastauksissa (Saarikkomäki 2010). Erillisten, juuri mopoiiluun kohdistuvien kysymysten puutteen vuoksi ilmiö jäi kuitenkin vaille syvempää tarkastelua. **Elsa Saarikkomäki** arveli, että mopoiilu selittää osin alaikäisten poikien suurehkoa riskiä tulla poliisin kiinni ottamaksi. Osana samaa nuorisorikollisuuteen liittyvää kyselyä tutkittiin myös humalassa ajamista (ks. Salmi 2012). Tulosten mukaan 15–16-vuotiaista vastaajista 13 prosenttia (pojista 14 % ja tytöistä 12 %) ilmoitti ajaneensa moottoriajoneuvolla humalassa viimeisen vuoden aikana. Vastaajien iän perusteella ajoneuvo oli mitä todennäköisimmin mopo.

Laittoman mopoilun seuraamukset tilastojen valossa

Poliisit sakottavat mopoilijoita pääasiassa osana liikennevalvontaa. Sakkoja rapsahtaa myös ratsioista oppilaitoksiin, joilla poliisi pyrkii saamaan vaarallisia ja laittomia ajopelejä pois liikenteestä. Nuori voi saada mopoilun vuoksi rike- tai rangaistusmääräyssakon, virittämisen seurauksena veroseuraamuksia tai lisävakuutusmaksuja sekä maksuvelvoitteiden laiminlyönnistä johtuvia muita oi-

keudellisia seuraamuksia.

Jos mopon virittäminen ei nosta sen suurinta kulkunopeutta suuremmaksi kuin 65 km/h, vakiintuneen käytännön mukaan rikkomusta käsitellään rakenteeltaan määräysten vastaisena ajoneuvon kuljettamisena. Tämän nopeuden ylittävä rakennemuutettu mopo katsotaan moottoripyöräksi. Mopolla ajava syyllistyy tällöin ajo-oikeudetta ajamiseen, ellei hänellä ole kevytmoottoripyörän edellyttämää A1-korttia tai 19.1.2013 jälkeen myönnettyä AM-korttia. Sanktiona viritetyillä mopolla ajamisesta voi seurata muun muassa väliaikainen ajokielto ja ajokortin suorittamisen lykkääntyminen määräajaksi. Lisäksi poliisi ilmoittaa viritetystä moposta Trafille lisäverotusta varten.

Rike- ja rangaistusmääräyssakot

Rike- tai rangaistusmääräyssakon taustalla on mopoilun osalta osin samoja syitä, mutta rangaistusmääräyssakon perusteena on aina vakavampi rikkomus, jolloin sakon suuruus määräytyy tulojen ja maksukyvyn mukaan. Mopoilussa muun muassa olosuhteet, yli- tai huippunopeuden suuruus tai ajoneuvossa olevien puutteiden määrä ja luonne vaikuttavat sakkotyyppin määräytymiseen. Poliisi toteaa³ virittämisestä seuraavaa omilla nettisivuillaan :

Viritettyjen mopojen osalta rangaistuksena voidaan käyttää huomautusta, rikesakkoa tai päiväsakkorangaistusta. Seuraamus riippuu siitä, kuinka paljon mopon rakenteellista nopeutta on muutettu (...) Käytännössä seuraamus on varsin usein päiväsakkorangaistus. (Poliisi 2013.)

Moporikkomuksissa yksittäisen rikesakon suuruus vaihtelee 20 ja 50 euron välillä. Nuoren saaman rangaistusmääräyssakon (eli päiväsakkorangaistuksen) suuruus on keskimäärin 60 euroa, mikä tarkoittaa kymmentä kuuden euron päiväsakkoa (ks. esim. Martunen 2012, 406).

Vuonna 2012 poliisi määräsi 15–17-vuo-

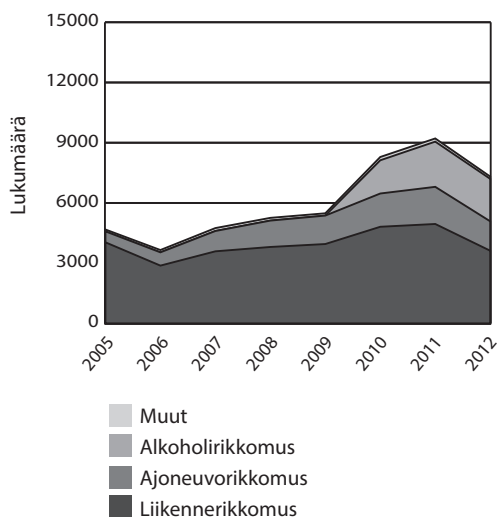
tiaille kaikkiaan 10 495 rangaistusmääräyssakkoa (59 % sakoista) ja 7 316 rikesakkoa (41 % sakoista), eli yhteensä sakkoja määrättiin 17 811 kappaletta (SVT 2014b, ks. myös kuvio 2). Niiden taustalla erottuvat erityisesti liikenne- ja ajoneuvorikkomukset, joita eritellään seuraavaksi.

Kuviossa 2 näkyy kehitys 15–17-vuotiaiden rike- ja rangaistusmääräyssakkojen lukumäärissä vuosina 2005–2012. Tarkasteluajanjaksolla yli puolet alle 18-vuotiaiden sakoista koostui liikenne- ja ajoneuvoperäisistä rikkomuksista (SVT 2014b). Esimerkiksi vuonna 2012 kyseisten sakkojen osuus rikesakoista oli noin 70 prosenttia alkoholiperäisten rikkomusten osuuden jäädessä

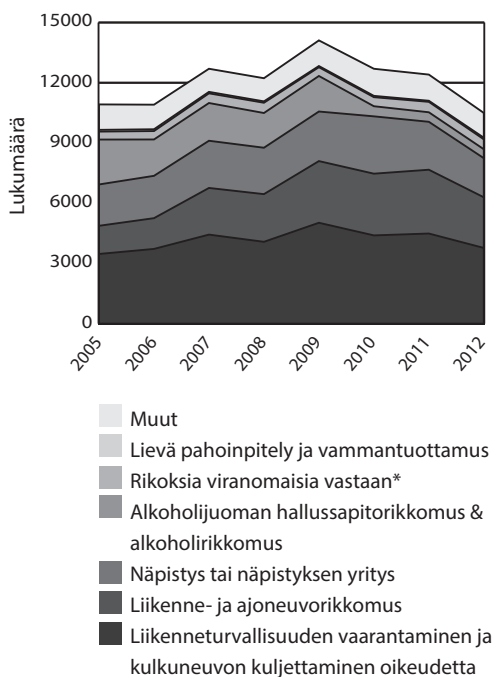
29 prosenttiin. Rangaistusmääräyssakkojen kohdalla liikenneperäisten rikkomusten osuus oli 60 prosenttia (sisältäen liikenne- ja ajoneuvorikkomukset ja liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta), kun taas näpistysten tai näpistysten yritysten osuus jäi 19 prosenttiin. Hieman yllättäen lievien pahoinpitelyjen ja vammantuottamusten osuus jäi alle yhteen prosenttiin (kuvio 2, oikea puoli).

Tuoreimmat tarkat erittelyt ala-ikäisten (15–17-vuotiaat) rikesakoista löytyvät vuodelta 2008. Silloin merkittävin yksittäinen rikesakon syy aikuisilla oli ylinopeus (76 %), kun taas alaikäisillä keskeisin syy oli varusteiltaan ja kunnoltaan määräysten vastaisen ajoneuvon

Rikesakot, lukumäärä



Rangaistusmääräyssakot, lukumäärä



*Muun muassa virkamiehen vastustaminen, haitanteko virkamiehelle, niskoittelu poliisia vastaan ja väärän henkilötiedon antaminen

Kuvio 2. Rike- ja rangaistusmääräyssakkojen lukumäärät 15–17-vuotiailla rikkomustyyppiluokien mukaan vuosina 2005–2012.

kuljettaminen (23 %). Tämä rike oli tyypillinen etenkin pojilla (pojat 27 % vs. tytöt 3 %). Turvavyöriike nousi toiseksi yleisimmäksi rikesakon syyksi täysi-ikäisillä (12 %), kun taas ala-ikäisillä tämä oli kolmanneksi yleisin syy (9 %). Tätä yleisemmäksi rikesakkojen syyksi nousi nuorilla suojakypäräriike (21 %), mikä oli yleistä etenkin nuorilla naisilla (31 %). Nopeusrajoitusrikkeet olivat 15–17-vuotiailla neljänneksi yleisin rikesakon peruste (7 %) ja mopon rakenteen muuttaminen oli kuuden prosentin osuudella viidenneksi yleisin. (Tilastokeskus 2010, 338–349.)

Ajoneuvo- ja liikenneerikkomusten määrän kasvu 2000-luvulla on ainakin osittain seurausta mopojen määrän kasvusta, joskin vuoden 2011 ajokorttilain muutos selittää onnettomuuksien vähenemisen lisäksi rikkomusten vähenemistä viime vuosina (kuvio 2). Syynä ei kuitenkaan ole pelkästään ajotaidon koheneminen tehostuneen opetuksen vuoksi. Kuten edellä, lasku on todennäköisesti seurausta myös voimassa olevien mopokorttien lukumäärän laskusta alle 18-vuotiailla: vuoden 2014 alussa niiden määrä oli laskenut noin 20 prosentilla vuoteen 2010 verrattuna (SVT 2014a, 72). Mopokortin kallistumisen on epäilty vähentäneen uusien mopoilijoiden määrää (Ruanokoski & Seila 2013).

Muut taloudelliset sanktiot

Sakkojen lisäksi mopoilusta voi seurata myös muita taloudellisia sanktioita. Vuosittain Tafi verottaa noin tuhatta viritettyä mopoa moottoripyöränä. Veroa pannaan mopoa kohden maksuun keskimäärin 230 euroa, ja laki mahdollistaa veron perimisen useaan kertaan. Ajoneuvon muuntamisesta tulee maksaa myös ylimääräinen liikennevakuutusmaksu, joka voi olla moninkertainen mopovakuutusmaksuun verrattuna. Lisäksi viritetyn ajoneuvon muutuskustannukset takaisin mopoksi ja uudelleen katsastus tulevat nuoren maksettaviksi. Kokonaiskulut voivat normaalisissa

tilanteessa lähestyä tuhatta euroa viritettyä mopoa kohden.

Trafin (2013) mukaan vuoden 2011 alussa oli 340 alaikäistä ulosotossa maksamattomien liikennevakuutusmaksujen tai liikennevakuutuksen hyvikemaksujen vuoksi. Alaikäisillä on ulosottoaattavien asianimikkeinä myös rangaistusmääräyssakkoja, rikesakkoja ja rikesakoihin liittyviä vahingonkorvausattavia. Kuten tiedämme, sakkojen taustalla on usein moporikkeitä. Ulosottoasioiden tarkastelua syvennetään analyysiosiossa.

Aineisto ja menetelmät

Edellä esitetyn katsauksen mukaan nuorten rike- ja rangaistusmääräyssakkoja määrätään usein mopoilun seurauksena. Seuraavaksi tarkastelemme mopoilun laittomia ulottuvuuksia kolmen erillisen aineiston avulla. Ensimmäiset kaksi aineistoa valottavat nuorten sakkoja ja ulosottoasioita viranomaisnäkökulmasta. Sen täydennykseksi tarkastelemme nuorten omaa suhtautumista mopoilusta koituviin sanktioihin Internetistä poimitun keskusteluaineiston avulla.

Ensimmäinen aineisto koskee vuonna 2011 määrättyjä rangaistusmääräyssakkoja, jotka on poimittu Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen *Rikosten ja seuraamusten tutkimusrekisteristä*.⁴ Hakukriteereinä käytettiin liikenneerikoksia, joiden teonkuvauksessa on mainittu ”mopo” tai ”moped”. Haku rajoitettiin alle 18-vuotiaisiin aikavälille 1.1.–31.12.2011. Rekisteristä löytyi 3 826 mopoiiluun liittyvää rangaistusmääräyssakkoa. Näistä poimittiin satunnaisotoksella tarkempaan analyysiin sata tapausta, joita eritellään sakkojen konkreettisten syiden mukaan. Prosentuaalisen tarkastelun ohien poliisin kirjaamista teonkuvauksista esitetään havainnollistavia esimerkkejä. Esimerkit ovat peräisin eri tapauksista, mikä osoitetaan yksilöivällä numeroinnilla.

Rekisteriperäistä tarkastelua laajennetaan nuorten ulosottoa koskeviin tietoihin. Ne tarkentavat kuvaa liikkumisesta aiheutuvista sanktioista, joista mopoilu kattaa merkittävän osan. Tämä aineisto on poimittu ulosoton valtakunnallisesta *Uljas-tietojärjestelmästä*, ja tiedot ovat ulosottojärjestelmän erityisyydestä johtuen suuntaa antavia. Olemme hakeneet kaikki 1.1.–31.12.2013 vireille tulleet ulosottoasiat, jotka koskivat 15–17-vuotiaita luonnollisia henkilöitä. Saatuja tietoja analysoidaan iän, sukupuolen ja maantieteellisen jakautumisen mukaan. Lisäksi tarkastelemme 15–17-vuotiaiden nuorten ulosottoasioita vuoden 2013 lopussa.

Kolmas aineisto koostuu suomalaisen Motot.net-nettifoorumin keskusteluista. Motot.net on keskeisin nuorten mopoilijoiden kohtaamispaikka sosiaalisessa mediassa, ja se antaa autenttisen näkökulman nuorten käymistä keskusteluista, ajatuksista ja kokemuksista mopoiluun liittyen. Yksittäisiä aihepiirejä on kymmeniä, ja yksi niistä on virittäminen, joka on yleinen poikkileikkaava teema useissa eri keskusteluissa.

Taulukkoon 1 on koottu esimerkkeinä keskusteluketjuja, jotka löytyvät Motot.net:n sivustolta kohdasta ”Yleiskeskustelu mopoista ja moposkoottereista”. Taulukosta näkyy keskusteluketjujen aihe, aloituspäivämäärä, aloitusviestiä seuranneiden muiden viestien

määrä sekä ketjun lukukertojen eli ”klikkausten” määrä⁵. Kiinnostavalta vaikuttava keskustelu kerryttää nopeasti kymmeniätuhansia lukukertoja, mikä kertoo sivuston yleisestä nuorisokulttuurisesta merkityksestä.

Varsinaiseksi aineistoksi on tutkimusekonomisista syistä rajattu vuosille 2012 ja 2013 ajoittuvat osat keskusteluketjuista ”Paljonko olet maksanut sakkoja?” (15 sivua) ja ”Oletko jäänyt virimoposta kiinni poliisille” (29 sivua). Analyysi on temaattinen, ja sitä käsittelevän luvun alaotsikot kuvaavat esille nousseita teemoja. Teemoja havainnollistetaan esimerkein, jotka ovat aina eri nimimerkiltä.

Virittäminen pääsyynä mopoiluun liittyvissä rangaistusmääräyssakkoissa

Rangaistusmääräyssakkojen analyysin aluksi on mainittava, että satunnaisotoksen sadan sakan taustalla saattoi olla useita mopoiluun liittyviä rikkomuksia. Noin viidenneksessä tapauksista (21 kpl) sakoille oli vähintään kolme perustetta.

Vuoden 2008 rikesakkotilastosta poiketen rangaistusmääräyssakkoista lähes kahdella kolmasosalla (63 kpl) vähintään yhtenä sakan syynä oli *mopon virittäminen* (vs. 6 %

Taulukko 1. Motot.net sivuston mopoilua ja poliisikontrollia käsitteleviä keskusteluketjuja

	Aloitettu	Vastauksia	Lukukertoja
Paljonko olet maksanut sakkoja?	30.8.2004	868	73 027
Oletko jäänyt virimoposta poliiseille kiinni?	18.1.2011	470	35 337
Keuliminen	6.11.2011	881	46 829
Viritetyn mopon haitat	10.8.2006	547	43 684
Kouluratsiat	31.3.2010	800	55 136
Poliisit	6.10.2011	1 498	61 501
Onko poliisi sanonut sulle jtn hauskaa tai itse poliisille?	24.3.2009	775	105 784

rikesakko). Virittäminen katsotaan siis useimmiten vakavaksi liikenneriikkomukseksi, joskin siitä seuranneet rangaistusmääräyssakot jakautuivat sisäisesti vakavaan (27 kpl) ja lievään (36 kpl) kategoriaan. Jako perustuu aiemmin todettuun käyräntöön, jossa poliisi kirjaa rangaistusmääräyssakon perusteeksi *ajo-oikeudetta ajamisen*, kun rakenteellinen nopeus on yli 65 km/h. Teonkuvausaineistossa tämän kategorian nopeudet olivat noin 70 km/h. Alla on tyypillinen ilmaisu.

Kuljetti yleisellä tiellä moottorikäyttöistä ajoneuvoa ilman vaadittavaa ajo-oikeutta. Vaadittu A1, oli M. 2. Muutoksastamattomuuden vuoksi käyttökielossa olevan ajoneuvon käyttäminen liikenteessä. Kuljetti mopoa, mitä rakenteellisen nopeuden takia pidettävä moottoripyöränä. Nopeus poliisin ajamana 74 km/h. [99.]

Lievemmissä tapauksissa kyseessä on arki-kielisesti ”viritetty mopo” tai sanktiokielellä ilmaistuna ”mopon rakenteen muuttamiseen perustuva ajoneuvorikkomus”. Tällöin poliisin mittaama ajonopeus on siis tyypillisesti jäänyt alle 65 km/h, josta on alla esimerkki.

Mopon rakenteen muuttaminen rakenteellista nopeutta suurentamalla. Moposta poistettu kuristukset. Ilmoitti itse, että mopo kulkee 60 km/h. Mitattu 54 km/h perässä ajamalla. [51.]

Virittämisen jälkeen toiseksi yleisimpänä sakottamisen syynä oli *varusteiltaan tai kunnoltaan määräysten vastaisen ajoneuvon kuljettaminen*. Näitä tapauksia oli noin kolmasosa (34 kpl), ja kyse oli tuolloin muista kuin virittämiseen liittyvistä muutoksista tai puutteista. Rikesakoissa tämä oli yleisin sakottamisen syy (23 %). Mopon huono kunto viittasi esimerkiksi vikoihin jarruissa, valoissa tai vilkuissa. Puutteita vaikutti olevan kohdalaisen paljon. Alla on esimerkkejä poliisin kirjaamista mopojen puutteista.

Takarenaan kulutuspinna alle 1mm, etuteleskooppi vuotaa öljyä, etujarru tehoton, kytkinkahva poikki. [10.]

Mopon takavallo ei toimi, etuvalo säännösten vastainen, nopeusmittari puuttuu, ei kunnollisia jalansijoja. Tapahtumahetkellä kuljetti mopoa käsikaasuttimella, koska kaasukahva ei toiminut. [67.]

Liikennesääntöjä oli rikottu 28 tapauksessa, ja näistä puolet viittasi ylinopeuteen⁶ (rikesakoissa 7 %). Räikeimmässä ylinopeustapauksessa ajonopeus oli 83 km/h alueella, jossa oli 50 km/h nopeusrajoitus. Muut liikennesääntöjen rikkomiset tarkoittivat esimerkiksi mopoilua kielletyllä väylällä tai punaista päin ajamista tai väistämisvelvollisuuden tai jonkin muun liikennemerkkin (kuin kolmion tai nopeusrajoituksen) laiminlyöntiä.

Rekisterikilpien peittämistä, taittamista vaaka-asentoon tai puuttumista tarkasteltiin omana teemana, koska sillä on erityinen merkityksensä – se hankaloittaa poliisin mahdollisuuksia havaita rekisterinumero kesken ajon. Tällaisia tapauksia löytyi 13 sadasta. Ohessa on mainintoja tapauksista.

Kilpi liian peitossa ja noin 60 asteen kulmassa. Ei luettavissa takaapäin. [2.]

Rekisterikilpi laitettu takalokasuojan sisään, eikä vaikeuksitta luettavissa. [18.]

Kymmeneen tapaukseen oli kirjattu tapahtuma, joka viittasi ajamiseen *ilman mopolla ajamisen oikeutta tai vaadittavia dokumentteja*. Tällöin on saatettu ajaa esimerkiksi mopolla, joka on merkitty väliaikaiseen ajokieltoon, tai mopoilijalla ei ole ollut esittää rekisteriotetta tai ajokorttia.

Melkein joka kymmenes sakottaminen (9 kpl) liittyi sellaiseen *liikenneturvallisuuden vaarantamiseen*, joka oli johtanut *törmäykseen toisen ajoneuvon kanssa tai mopolla kaatumiseen tai suistumiseen tieltä*. Niistä viidessä oli

kuvattu jollekulle aiheutunut vamma. Muutamassa tapauksessa mopoilija tai kyyditettävä oli saanut naarmuja tai muita lieviä vammoja. Yhdessä tapauksessa mopoilija törmäsi polkupyöräilijään kevyenliikenteen väylällä, jolla ei olisi saanut ajaa. Pyöräilijä sai murtuman jalkaan, kolhaisi päänsä asfalttiin, venäytti ranteen ja sai mustelmia ympäri kehoa. Yhdessä tapauksessa törmäykseen kohteena olleeseen autoon tuli peltivaurioita, ja yhdessä kaatumisessa vaurioitui puuaitaa. Kuvauksissa oli myös joitakin ”läheltä piti” -tapauksia. Kahdessa tapauksessa mopoilija meinasi epäonnekseen törmätä poliisiautoon.

Ajoi läpi jalankulkuvaloista, niiden osoittaessa punaista. Poliisiauto ajoi risteävää tietä vihreillä valoilla. Mopo oli ajaa poliisiauton kylkeen. [4.]

N.N. kuljetti mopoa [rekisterinnumero] päin kiinteästi palavaa punaista liikennevaloa [tien A] ja [tien B] risteyksessä. [Tietä B] kulkenut poliisiauto joutui voimakkaasti jarruttamaan yhteentörmäyksen välttämiseksi. [39.]

Kuudella mopoilijalla sakon syynä oli kypärättä ajo tai kypärän hihna oli auki tai kypärä oli ”nostettu takaraivolle”. *Puutteista kypärän käytössä* rangaistaan etupäässä kuitenkin rikesakolla, kuten edellä on tullut esille. Neljällä sakon syynä oli keuluminen vaarallisena ajotapana itsessään tai yhdistettynä *liikenneturvallisuuden vaarantamiseen*, kuten seuraavassa esimerkissä.

Ajoi nuorena henkilönä mopolla [rekisterinnumero] etupyörä ylös nostettuna valtatiellä 13, yleisen liikenteen seassa. [38.]

Karkuun lähtemisiä kuvattiin viisi, ja niistä kolmessa poliisi mittasi nopeudeksi yli 70 km/h. Pakoiluun yhdistyy tyypillisesti ajamista kielletyillä kevyenliikenteen väylillä tai piholla. Ohessa on yksi karkumatkan kuvaus, jossa nuori sai väliaikaisen ajokiellon lisäksi

useisiin rikkeisiin perustuvan sakkorangaistuksen.

N.N. lähti liikkeelle ABC -aseman pihasta, [tieltä A] ja piti kypärää otsallaan. Poliisipartion kääntynytä N.N.:n perään, tämä kiihdytti nopeuttaan, eikä noudattanut poliisin antamaa pysäytysmerkkiä. Torin kohdalla N.N. ajoi [tietä A] ylittävän suojatien yli ja oli lähellä menettää moponsa hallinnan. N.N. ajoi [tien B] kautta edelleen [tielle C] käyttäen kevyen liikenteen väylää. N.N. kertoi paenneensa tietoisesti poliisia ja mopon mittarin näyttäneen suurimmillaan nopeudeksi 63 km/h. N.N.:n moposta poistettu rekisterikilpi ja se määrättiin valvontakatsastukseen. N.N. määrättiin väliaikaiseen ajokieltoon, perusteena vakava piittaamattomuus. [77.]

Kaikki nuoret eivät säikähdä kohtaamista virkavallan kanssa ja sitä seurannutta rangaistummääräsakkoa, sillä kahdeksassa teonkuvauksessa mainittiin, että henkilö on syyllistynyt rikkeeseen aiemmin. Syyt vaihtelivat eli ne viittasivat muun muassa virittämiseen, mopon huonoon kuntoon ja kilpien väärään asentoon.

Mopoilu – osa alaikäisten ulosotto-ongelmaa

Maksamattomat rike- ja rangaistummääräyssakot etenevät ulosottoon, jos nuori tai hänen vanhempansa ei maksa määrättyä sakkoa noin 30 päivän sisällä maksukehotuksesta. Myös liikennevakuutusmaksut etenevät suoraan ulosottoon ilman käräjäoikeuden päätöstä, ellei niitä makseta muistutuksen jälkeen. Seuraavaksi tarkastelemme Uljas-tietokannasta haettuja nuorten ulosottotietoja. Esitämme nuorten ulosottoasioista ensin yleiskuvan, jota tarkennamme mopoiluun liittyvillä syillä.

Vuoden 2013 lopussa (31.12.2013) yhteensä 1 033:lla 15–17-vuotiaalla oli maksuja ulosotossa yhteensä 283 200 euron verran eli keskimäärin 274 euroa nuorta kohden. Yleisesti ottaen nuorten velat olivat kuitenkin melko pieniä, sillä keskimääräinen (mediaani)

jäljellä oleva velkasumma oli 80 euroa, eli suuremmat velkasummat nostivat ulosotossa olevan euromäärän keskiarvoa huomattavasti. Tämä kuvaa myös laajemmin ulosottoasioita, sillä tilanne elää nopeasti, ja pieniäkin summia saattaa mennä ulosottoon. Näitä maksetaan usein nopeasti pois. Kuitenkin 15–17-vuotiaista ulosotossa olevista nuorista noin kymmenellä prosentilla oli ulosotossa vähintään 400 euroa, ja velkaisimmilla viidellä prosentilla oli ulosotossa vähintään 900 euroa.

Koko vuoden 2013 aikana 15–17-vuotiaiden ikäryhmään kohdistui yhteensä 5 997 ulosottoasiasia, jotka koskivat 3 339 nuorta (keskimäärin 1,8 ulosottoasiasia nuorta kohden). Noin 61 prosenttia asioista kohdistui poikiin. Ulosottoasioiden määrä kasvoi selkeästi iän mukaan: 15-vuotiailla oli vireillä 533, 16-vuotiailla 2 180 ja 17-vuotiailla 3 284 ulosottoasiasia. 15–17-vuotiaiden vuoden 2013 ulosottoasiat koostuivat pääasiassa joukkoliikenteen tarkastusmaksuista, liikennevakuutusmaksuista ja ajoneuvoveroista, perintäkuluista, rangaistusmääräyssakoista ja terveystarkastuksista (oheisessa järjestyksessä).

Yleisesti ottaen voikin todeta, että erityisesti nuorten liikkuminen julkisen liikenteen tai oman kulkuneuvon avulla aiheuttaa kustannuksia ja sanktioita, jotka näkyvät ulosotossa. Ulosottoasioista yli neljännes koostui maksamattomasta joukkoliikenteen tarkastusmaksusta (26 %). Maksamattomat tarkastusmaksut olivat suhteellisesti yleisempiä 15-vuotiailla, kun taas liikennevakuutuksen tai niihin liittyvän hyvikemaksun maksattamatta jättämiseen liittyvät ulosottoasiat koskettivat erityisesti 17-vuotiaita. Tarkasteltaessa ulosottoasioita alueellisesti Helsinki ja Uusimaa erottuivat etenkin tarkastusmaksujen osalta. Helsingissä ja Uudellamaalla yli puolet ulosotossa olevista asioista liittyi joukkoliikenteen tarkastusmaksuun (1 413 kpl), kun taas muualla Suomessa liputta matkustaminen on lähtökohtaisesti hankalam-

paa, ja vastaavia maksuja oli kaikista muun Suomen ulosottoasioista vain neljä prosenttia (140 kpl).

Mopoiiluun liittyvät ulosottoasiat olivat myös yleisiä. Esimerkiksi liikennevakuutus tai hyvikemaksu oli syynä noin 14 prosentissa (835 kpl) kaikista 15–17-vuotiaiden ulosottoasioista, rangaistusmääräyssakkojen osuuden jäädessä 10:een ja rikesakkojen viiteen prosenttiin. Pojilla liikennevakuutukseen, hyvikemaksuihin tai rike- ja rangaistusmääräyssakkoihin liittyviä asioita oli yhteensä 1 283 kappaletta (21 %) ja tytöillä 455 kappaletta (8 %). Helsingin ja Uudenmaan ulkopuolella korostuvat juuri mopoiiluun liittyvät maksut: 22 prosenttia ulosottoasioista on liikennevakuutus- ja hyvikemaksuja (720 kpl), kun Helsingissä ja Uudellamaalla niitä oli vain neljä prosenttia (115 kpl).

Edellä esitetyt määrät ovat suhteellisen suuria, sillä nyt puhutaan alaikäisistä, joille voi myöhemmin aiheutua vaikeuksia ulosotosta. Vuonna 2007 säädetyin ulosottokaaren mukaan alle 15-vuotiaista ei toimiteta tietoja luottotietotoiminnan harjoittajille (Ulosottokaari 113§), kuitenkin 15–17-vuotiaista tällainen tieto voidaan antaa. Ulosotossa oleva nuori voi karusti huomata, että maksuhäiriömerkintä ei vaikeuta ainoastaan matkapuhelinliittymän, opintolainan, vuokra-asunnon saamista, vaan se saattaa estää jopa työpaikan saamisen – ja kaikki tämä ehkä vain yhden maksamattoman sakon seurauksena, joka on edennyt ulosottoon asti.

Mopoiilijoiden kokemuksia saamistaan sakoista ja sanktioista

Seuraavat mopoiilijoiden käymät nettikeskustelut luovat ymmärrystä siitä, mitä seurauksia laittomasta mopoiilusta on nuorille ja miten he

niihin suhtautuvat. Huomioarvoista keskusteluissa on hymiöiden yleinen käyttö. Hymiöt luovat kuvauksiin huolettoman vaikutelman: näyttää siltä että nuori asennoituu usein kepeästi saamaansa rangaistukseen, vaikka todellisuus voi toki olla toinen. Keskustelutyylillä rakentaa joka tapauksessa yhteistä sakkoihin suhtautumisen kulttuuria. Rangaistuksia ja sakkoja harvemmin kritisoidaan, vaan ne otetaan annettuina, sakkoriskit tiedostaen.

Sakot osa mopoilua – jos poliisi sakottaa

Motot.net-sivuston keskusteluissa nuorten kuvaukset saamiensa moposakkojen perusteista vastaavat pitkälti edellä todettua – sakkoja saadaan erityisesti mopon virittämisen, kypärättä ajosta sekä varustukseltaan ja ajokunnoltaan määräysten vastaisen mopon kuljettamisesta. Lisäksi keskustelut vastaavat Nikoskisen (2012, 73) käsitystä siitä, että nuorten suhde moposakkoihin on varsin neutraali. Sakko ikään kuin kuuluu asiaan, ja sakkojen saamista pidetään oikeutettuina eikä niitä vastaan esitetä suoranaista kritiikkiä.

Osalla keskustelijoista sakkoja on kertynyt eri sakotuskerroilta. Tällöin sakkojen kokonaissumma saattaa olla jo sadoissa euroissa, kuten seuraavalla nuorella. Hän lainaa melko suoraan poliisin kirjauksia. Lainaukset alla ovat osa samaa viestiä.

35e. "Mopo [xx-xxx], Häiritsevä ajotapa taajamassa. Kiihdytti ajoneuvoaan voimakkaasti häiriten ympäristöä. Ajoi ns "korttelirallia" ohittaen tarkailupisteen 18 kertaa 15min aikana" 😊

MBK X-Limit -> Kilpi ei luettavissa, ylinopeus, ajoi 40km/h alueella n,70km/h = 36€

MBK X-Limit -> Ajo-oikeuden riittämättömyys, ajo-oikeus vain luokkiin MT olisi vaadittu A1, kytkin & peili puuttuivat = 136€

Jincheng Monkey -> Kilpi ei luettavissa, peili puuttuu, virkavallan häiritseminen moporatsian aikana omalla mopolla pyörien abc:n pihassa edestakaisin = 48€

Jincheng Monkey -> Keulan muoviholkkit liian väljät, etuvalo ei toimi, peili puuttuu = 72€

Yht: 292€ 😊. Ei kuittailuja kiitoos..

Tarkastelluissa nettikeskusteluissa on runsaasti kuvauksia myös tilanteista, joissa poliisilla olisi ollut mahdollisuus antaa sakko, mutta jätti sen tekemättä. Vaihtoehtoisesti poliisi oli pysäyttänyt, mutta ei ollut sakottanut nuorta. Poliisi oli joko "rento" ja katsoi rikkeitä sormien välistä, ei vaan välittänyt puuttua tai ei ehkä huomannut, että mopo oli viritetty tai että se oli huomattavasti viritetty.

20e siitä ku takarengas oli kudoksilla. oli kuitenkin rento poliisi ei tullu sakkoja ku olin keulinu ja kilpeä ei kiini. pysäytetty varmaan helposti yli 20kertaa, melkeen aina kulkenu lähemmäs 60 ei oo ollu peilejä ja ajettu alastomalla skoballa. ajettu kans 69 tutkaan ja tuli varoitus ku ei ollu vilkkuja eli helpolla oon päässy 😊. ja ei saa unohtaa oon keulinu majjan edessä ku ne tuli ohi 😊

Teharimopolla 6500km, 4 pysäytystä, 1 kirjallinen varoitus liikenteen vaarantamisesta, 0€ sakkoja 😊

Osa kirjoittajista myös ihmettelee, ettei poliisi ole pysäyttänyt. Kiinni jääminen on ikään kuin ajan kysymys.

Reilu 10tkm kurittomana (~67-80km/h riippuen väleistä) ja edelleen 0 pysäytystä, 0 sakkoa, 0 varoitusta. Melkein koko keväänä ei ole ajovalo toiminut, peilejä ja vilkkuja tipahdellut randomisti eikä muitakaan vikoja ole korjattu heti, ajotapa on mitä on ja se ääni kun painelee ilman ännkää joskus meni leviämään eikä jaksanut ihan heti korjata 😊 Mikä on kun ei pysäytä, monesti ovat katsooneet vaan pitkään 😊 Ratsiaa odotellessa

Eräs sakottamisen alttiuteen vaikuttava seikka on nuoren asuinkunta, sillä paikkakunnan merkitys tuli esiin joissain kommentteissa. Valvonta on luonnollisesti vähäisempää harvaan asutulla seudulla, eikä poliisi ole keskustelijoiden mukaan välttämättä kiinnostunut mopoilijoista.

Sakot vain pieni paha?

Keskusteluketjussa ”Viritetyn mopon haitat” on tehty pienehkö gallup-kysely. Siinä kysymyksen ”Mikä näistä haittaa eniten?” oli annettu 11 vastausvaihtoehtoa: yhdeksässä esitettiin jokin tietty pelon aihe ja loput kaksi vastausvaihtoehtoa olivat ”En omista viritettyä mopoa niin ei haittaa mikään” ja ”Ei mikään”. Vastauksia oli vuoden 2014 lokakuun loppuun mennessä tullut kaikkiaan 3 133. Eniten pelättiin veroja (37 %), sitten poliisia (23 %) ja kolmannen sijan jakoi useampi pelko viiden prosentin osuudella: sakot, mopon hajoaminen, liiallinen bensan kulutus ja vanhempien valitus.

Verot liittyvät siis viritämiseen, jonka seurauksena moposta tulikin kevytmoottoripyörä. Verojen pelko sakkoihin verrattuna on ilmeinen, koska verot maksavat enemmän, ja toisinaan maksettavaksi tulevat lisäksi korotetut vakuutusmaksut. Vain kolme prosenttia vastaajista esitti pelon aiheeksi onnettomuuden. Sen sijaan kahdeksan prosenttia vastaajista ilmoitti, ettei omista viritettyä mopoa, jolloin mikään edellä mainituista ei haittaa. Kuusi prosenttia valitsi vaihtoehdon: ”Mikään ei haittaa”, ja vain muutama prosentti vastaajista valitsi ”Huono omatunto” tai ”Maksoi liikaa” -vaihtoehdon.

Veromaksujen lisäksi mopoilijoita tuntui harmittavan erityisesti ajokortin suorittamisen lykkääntyminen, koska se sitten kevytmoottoripyörää tai autoa. Keskusteluissa tuli esille myös ajokiellon ja kilpien poiston mahdollisuus. Poliisin pelkäämisen perusteena oli siis usein muu syy kuin sakot.

Verot (ja korotetut vakuutusmaksut) ja ajokortin lykkäys haittaisivat tällä hetkellä kaikkein eniten.

Sakot eivät välttämättä myöskään muuttaneet ajotapaa tai hillinneet viritämistä. Lisäveroilla ja sillä uhalla, että ajokortin suorittaminen viivästyy moporikkeen vuoksi, on rauhoittava vaikutus ainakin seuraavaan kirjoittajaan.

84e korttita ajosta+ 248e verot. Myöhemmin kilpi underissa, takavilkku paskana, eikä ollenkaan valoja... Sakko 54e. Uhkailtu on monesti sakottaa papereiden kotiin jättämisestä, mutta ei ole toteutanut sitä kertaakaan. Nyt vielä ensi toukokuuhun 70cc airsallilla jne hilpeillä rauhallisesti ajellen, ettei kortti siirry ja tule toisia veroja..

Ajokortin suorituskielto voi olla eripituinen, mutta keskustelijoiden mukaan se on yleensä 12 kuukautta. Sanktio ei vaikuta kovin yleiseltä, mutta toisinaan sitä kommentoidaan. Tällöin seuraamukset ovat kokonaisuudessaan olleet ankaria, kuten seuraavassa tapauksessa:

Viime keväänä just ennen kesäloman alkua, kortti + kilvet, 2kk ajokielto, 12kk suorituskieltoa, 108e sakkoo, 220e verot, 400e vakuutusmaksuja, sit 100e piti ostaa osia että saa katastuksesta, plus tietty 100e katastus 😊kivasti meni kesä polkupyöräillessä (:

Yllä olevassa tapauksessa sakkoja ja muita maksuja kertyi siis 928 euroa, mukaan lukien kahden kuukauden ajokielto ja 12 kuukauden ajokortin tai kevytmoottoripyöräkortin suorituskielto. Nuoren todennäköisesti melko vähäisillä tuloilla maksujen kertymä on huomattava.

Jos taas poliisi poistaa moposta kilvet, mopoilija saa ne takaisin osoitettuaan katsastuksessa, että viritykset on poistettu ja että mopo on muutoinkin ajokunnossa. Kilpien poisto mietityttää esimerkiksi seuraavaa henkilöä:

Tuleeko millasta sanktiota jos leovince kiinni, huiput 60 ku lyhyimmät välit drd racingiin 11-65, ku

viimeksi kulki 60kmh tutkaan 11-58 väleillä eikä merkinny poliisit sakkoon välien vaihtoa, ku ei nyt viittis ottaa riskiä menettää kilpiä taas S: .

Harvinaisia, mutta sitäkin raskaampia seura-uksia on korvauksiin johtavan onnettomuuden aiheuttaminen viritetyllä mopolla. Kulut voivat nousta hyvin suuriksi, sillä mopon liikenne-vakuutus ei korvaa viritämisen vuoksi kevyt-moottoripyörään rinnastettavan ajoneuvon vahinkoja. Alla on aiheeseen liittyen kommentti poikkeuksellisesti suomi24:n keskustelusta⁷. Se on kirjoitettu elokuussa 2010.

Kaveri sai 70000€ maksettavaa, kun oli katsastamaton ja rekisteröimätön laiton ajoneuvo alla kun joutu kolariin, vakuutusyhtiö vetäyty heti vastuista. Viritetty mopohan on aina asiat retuperällä. No kaveri maksaa nyt sitä vahinkoo lopun elämää, kun ei oo kerinny vielä oikeisiin töihin ja korkoo korolle vaan tulee. Siinä sitä on viritäjän tulevaisuutta:D

Kyseinen viesti sai aikaan epäuskoisia ja pilailuvia kommentteja. Edellisen sitaattit esittäjä sai silti myös tukea, kuten seuraavasta viestistä voi huomata.

Ei toi 70000egee ole mikää vaikee juttu saada vahiinkoa mopolla aikaa, kolmion takaa vaa invataksin etee ja tää invataksi yrittää väistää, et osuu vaa vähän mopoo ja muuten menee korokkeeseen ja lunastuskuntoo. Mopoilijalta murtuu lonkka ja solisluu, mopo menee tutkintaa ja sieltä löytyy viriä. Vakuutusyhtiö korvaa ensin tälle taksarille sen invataksin ja ansion menetyksen, sekä odotus-ajan vuokra-auton, mut sitten ne alkaa vaatii sitä korvaussummaa siltä mopoilijalta, ku ne totee ettei se ollukkaa mikää mopo enää. Mistäkö tiedän, toi mopoilija on mun entinen naapuri, lonkka parantu hyvin ja kaveri ajaa tyttöystävän autolla, omaa autoa ei voi pitää, ku vouti vie sen heti.

Tarkoituksellista riskinottoa ja sanktioiden välttelyä

Keskusteluista nousi usein esille myös mopoiluun ja lähinnä viritämiseen liittyvä tarkoi-

tuksellinen riskinotto. Sakottamiseen johtavat syyt tiedostettiin hyvin, ja usein nuoret mopoilijat pyrkivät välttämään ainakin kovempia rangaistuksia ja sanktioita. Yksinkertainen vinkki on kehoitus pitää vauhti varmuudeksi alle 60 km/h tai ainakin alle 65 km/h, jolloin seuraamukset pysyvät kohtuullisina eikä aina-kaan veroja tule maksettaviksi. Siitä, seuraako 65 km/h nopeuden ylityksestä ajokortin suorituskielto, oli sen sijaan epävarmuutta, mutta se synnytti keskustelua. Lainsäädännön tarkistaminen ja keskustelu sen tulkinnoista ja poliisin käytännöistä oli verrattain yleistä, kuten alla oleva esimerkki osoittaa.

Lain mukaan pitäis tulla suorituskieltoa siitä, jos mopo kulkee yli 45 km/h. Toi 65 km/h on vaan yleinen käytäntö, kaikki poliisit ei sitä pidä rajana. Joku voi vielä finlexistä jonkun pätkän linkata, itse menen nukkumaan.

Yksi neuvojen teema liittyy rajoittimen käyttöön. Sen avulla on mahdollista estää mopon käynnistyminen tarvittaessa, millä voi yrittää hämätä poliisia. Toisaalta rajoittimen käytös-sä on toisen nettikirjoittajan mukaan omat riskinsä:

Eräs mulkku poliisi täällä päin uhkasi muutamalle että asemalle mopo ja purettavaks siellä jos ei nyt lähde käyntiin. Erään kaverin kanssa oli jo lähdössä kunnes kaveri näytti rajoittimen. (Nyt tulee joku ja kysyy ”miks vittu näyttää rajotin?!?!?” Noh, aivan sama olisi ollut näyttääkö samantien vai asemalla. oli niin helpossa paikassa että olisi samantien löytänyt.

Karkuun lähtemistä kuvattiin yhtenä mahdollisuutena välttää sanktioita. Sen motiivina voi olla esimerkiksi edellä mainittu pelko joutua ajokortin suorituskieltoon, kuten seuraavalla henkilöllä:

No hädissään lähdin karkuun ajamaan koska olin suorittamassa kevarikorttia enkä oikee voinu jäähä kiinni.

Kyseinen mopoilija jäi silti kiinni, mutta selvisi sakoilla. Yleisenä vinkkinä kiinni jäämisen välttämiseksi on aiemminkin esille tullut kilven peittäminen tai taittaminen, jotta poliisi ei pysty tunnistamaan ajoneuvoa. Aihe jakaa kuitenkin mielipiteitä, sillä kiinni jäämisen seuraukset voivat olla raskaita, kuten seuraavasta kommentista voi päätellä.

we have a bad ass over here. suosittelen pysähtyä nimim. kokemuksi on. kortti pois ja 4kk ajokieltoa, 40 päiväsakkoa ja verot törkeästä liikenteen vaarantamisesta ja korttita-ajosta.

Kiinni jäämisen riskiä lisää myös huono ajotaito, ja nettikeskustelijoiden mukaan kannattaa tuntea pakoreitit. Pakenemista auttaa, jos osaa arvioida poliisin mahdollisuudet suoriutua maasto-ajosta:

Jos osaa ajaa ja tietää reitit niin varmasti jo jollain pikkuviri mopolla pääsisi maijaa karkuun, mutta mp tai enduropoliisi karistaminen kannoilta vaatisi jo oikeasti taitoa sekä alue pitäisi tietää erittäin hyvin ja tässä tapauksessa suurempien viritysten tuoma teho ei olisi pahitteeksi.

Rikkomukset osana mopoilua

Huomattava osa alaikäisten saamista rike- ja rangaistusmääräysakkoista liittyy mopoiluun. Artikkelin analyysien mukaan 15–17-vuotiaat nuoret saavat rikesakkoja lähinnä varusteitaan ja kunnoltaan määräysten vastaisen ajoneuvon kuljettamisesta ja suojakypärättä ajosta, kun taas rangaistusmääräysakkoja rapsahtaa etenkin mopon virittämisestä ja ylinopeudesta.

Mopoilijoiden käymä nettikeskustelu Motot.net-sivustolla antaa samansuuntaisen kuvan nuorten mopokulttuurin laittomista ulottuvuuksista.

Osalla nuoria mopoiluun liittyvä riskinotto oli Internet-keskustelujen perusteella

silmiinpistävää, ja Motot.net-sivustolla nousi yleisesti esille myös nuorten varsin huoleton suhtautuminen virittämiseen ja mopon ajokuntoon, kuten myös mopoilusta koituihin sakkoihin.

Tämä huolettomuus kuvanee osittain aitoa suhtautumistapaa, mutta saattaa toki ilmentää osaksi myös nuorten tapaa ilmaista itseään Internet-keskusteluissa. Mopon virittäminen ja varustuksen heikko taso ovat joka tapauksessa lähes aina tietoisia rikkeitä ja tarkoituksellisia riskinottoja, jotka nousevat osin välinpitämättömyydestä suhtautumisesta liikennesääntöihin, mutta osin myös mopoilukulttuurin luomasta ryhmäpaineesta (ks. esim. Markkula & Öörni 2009).

Tarkastelumme osoittaa, että lähes kolmasosa 15–17-vuotiaiden ulosottoasioista liittyi liikennevakuutus- ja hyvikemaksuihin tai rike- ja rangaistusmääräyssakkoihin vuonna 2013. Liikennevakuutus- ja hyvikemaksuja meni huomattavan paljon ulosottoon siellä, missä mopoilu on yleistä eli pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan ulkopuolella. Pojat olivat yliedustettuina näissä ulosottoasioissa. Ulosoton myötä moporikkomusten vaikutukset saattavat yltää pitkälle aikuisuuteen tilanteessa, jossa sanktiot ovat taloudellisia, eikä niitä makseta ajoissa.

Monilla liittyy nuoruuteen riskikäyttäytymistä, johon on vaikea puuttua lainsäädännöllisesti. Katse tulisikin **Stenbergin** (2007) mukaan kohdistaa niihin olosuhteisiin, joissa riskikäyttäytymistä esiintyy, kuten ajokortin saanti-ikään. Suomen parin vuoden takainen ajokorttilakiuudistus kuitenkin osoittaa, että rajoitusten ohella käytännön opetuksella on vaikutusta nuorten ajokäyttäytymiseen. Uudistus näyttäisi osaltaan vaikuttaneen onnettomuustilastojen paranemiseen ja sakkojen määrän laskuun alle 18-vuotiailla (ks. kuviot 1 ja 2). Toisaalta uudistukseen liittynyt mopokortin kallistuminen näyttää vähentäneen mopokortin ajamisen suosiota

ylipäänsä, lisäten ehkä korttita ajoa (ks. myös Nikoskinen 2012, 83). Ongelmaksi nousee tällöin kokonaan ajo-opetuksen ulkopuolelle jääminen. Lisääntyneellä ajo-opetuksella ja mopokortin kallistumisella on siis todennäköisesti vaikutuksia onnettomuuksien ja sakkojen lukumääriin ja perusteisiin jo nyt, mutta vasta tulevaisuus näyttää uudistuksen todelliset vaikutukset.

Joka tapauksessa vauhdin hurma, viritämiseen kuuluva ryhmäpaine ja halu näyttää omaa osaamista painavat monen nuoren merkitysväarässä enemmän kuin pelko onnettomuudesta, mahdolliset sakot tai muut maksuseuraamukset. Analyysien tulosten mukaan moni mopoileva nuori pyrki aktiivisesti ja tietoisesti välttämään sakkoja ja rangaistuksia, mutta sakot saatuaan he pitivät niitä ja poliisin puuttumista liikenne rikkomuksiin usein oikeutettuina. Keskustelupalstalta nousi myös esiin se, että kontrollin puute ja sanktioiden luonne vaikuttavat nuorten ajokäyttäytymiseen. Poliisien toisinaan sormien läpi katsova suhtautuminen rikkeisiin saattaa osin edesauttaa huoletonta mopokäyttäytymistä. Todennäköisesti poliisin resurssit eivät riitä systemaattiseen puuttumiseen, ja ehkä aina ei ole haluakaan puuttua kaikkiin rikkeisiin, jotka liittyvät muutaman vuoden elämänvaiheeseen. Nettikeskustelun perusteella tehokkaina pelotteina mopoilevan nuorison keskuudessa ovat kuitenkin ajo-oikeuden menettäminen ja ajokortin saamisen siirtyminen, ja osa keskustelijoista ilmaisi näiden pelotteiden hillitsevän heidän ajotapaansa.

Riskikäyttäytymistä on selitetty muun muassa psykososiaalisella kypsytymättömyydellä (Salminen 2007, Steinberg 2007), ja nuorten rikoskäyttäytymisen syiksi on esitetty muun muassa yksilön käyttäytymisalttiuksia, epäsuotuisaa kasvatusta ja sosiaalista huono-osaisuutta, rangaistuksen seurannaisvaikutuksia sekä rikollisuutta suosivien asenteiden oppimista vertaisryhmistä ja mediasta (Kivi-

vuori & Honkatukia 2006, 345; ks. myös Kivivuori 2013). Analyysimme perusteella nuorten saamien moposakkojen syyt liittyvät pikemminkin mopoilun nuorisokulttuurisiin ulottuvuuksiin, ryhmäpaineeseen ja riskinottoon näissä konteksteissa. Tosin tällöinkin on arveluttavaa puhua rikollisuutta suosivista asenteista; liikenne rikkomuksia ei useinkaan pidetä rikosasioina samalla tavoin kuin vaikka omaisuusrikoksia tai väkivaltaa. Ehkä siksi nuorten saamien sakkojen keskeisten syiden tunnistaminen on jäänyt kriminologisessa keskustelussa katveeseen, eikä niitä ole tunnistettu nuorisotutkimuksenkaan puolella.

Nuorisokulttuurisesti mopoilu ilmentääkin tyypillisiä nuoruuden paradoksitilanteita, joissa rajat ovat usein häilyviä ja erilainen tarkoituksellinen riskinotto on todennäköistä. Tulokset osoittivat, että moporikkomusten seuraamukset ja sanktiot ovat usein tiedossa – niillä vain oli taipumus unohtua hetkessä tai teko koetaan riskinoton arvoiseksi. Tosin riskinoton hintana saattaa olla menetetty terveys tai pitkälle aikuisikään ulottuvat taloudelliset sanktiot.

Viitteet

- 1 Tarkastelu perustuu Väestörekisterikeskuksen väestötietojärjestelmästä saatuihin asukaslukeihin syyskuun lopussa 2013.
- 2 Mopoilu edellyttää mopokortin, mikä tarkoittaa ennen 19.1.2013 myönnettyä M-luokan ajokorttia tai sen jälkeen myönnettyä AM-luokan korttia.
- 3 Alkuperäiselle sivustolle ei enää pääse Liikkuvan poliisin lakkauttamisen vuoksi.
- 4 Rekisteri perustuu Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämään sakkorekisterin ja rangaistuspäättämismääräys sakkojen sovellukseen. Kiitämme Ville Hinkkasta aineiston esikäsittelystä.
- 5 Taulukko on laadittu toukokuun puolivälissä 2013.
- 6 Jos sakko on jo annettu viritämisestä niin, että nopeusmittaus on tehty mopoilijan ajaessa eikä erikseen poliisin testaamana, ylinopeutta ei ole välttämättä kirjattu erikseen kuvaukseen.
- 7 Suomi24/ylhteiskunta/laki ja rikos/sakot ja rangaistukset/viritetty mopo.

Lähteet

- Aaltonen, Sanna (2010) Mopojen merkityksestä poikien arjessa. *Nuorisotutkimus* 2 (28), 203–207.
- Aho, Pauliina & Myllymäki, Timo (2010) *Nuoret ja mopoilu – interventio. Tutkimus nuorten mopoilutottumuksista ja intervention onnistumisesta*. Taloustutkimus Oy. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto.
- Kiilakoski, Tomi (2009) ”Parempihan se on että sovitellaan ku että ei sovitella.” Vertaissovitellu, konfliktit ja koulukulttuuri. Vertaissovitellun ulkopuolinen arviointiraportti. *Nuorisotutkimusverkoston verkkojulkaisuja* 30.
- Kivivuori, Janne & Honkatukia, Päivi (2006) Nuorten rikollisuuden ja sen kontrollin kehityssuuntia. Teoksessa Päivi Honkatukia & Janne Kivivuori (toim.) *Nuorisoriikollisuus. Määrä, syyt ja kontrolli*, Helsinki: Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 221, Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 66, Nuorisosaian neuvottelukunta, julkaisuja 33, 341–364.
- Kivivuori, Janne (2013) *Rikollisuuden syyt*. Helsinki: Nemo.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2008) *Mopokorttia koskevat linjaukset. Työryhmän ehdotukset 2.6.2008*. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.
- Liikenneturva (2013) *Virittäminen ei lisää mopon turvallisuutta. Valtakunnallinen tiedote 8.5.2013*. <https://liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/virittaminen-ei-lisaa-mopon-turvallisuutta>. (Viitattu 16.1.2014.)
- Luukkanen, Leena (2002) *Nuorten liikennekäyttäytyminen, riskikokemukset, eettiset tulkinnat ja suhtautuminen liikennekasvatukseen*. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 94/2002. <http://liikenneturva.magazine.fi/www/fi/tutkimus/tutkimusmonisteet/liitetiedostot/94nuoret.pdf> (Viitattu 23.9.2014.)
- Markkula, Jaana & Öörni, Erkki (toim.) (2009) *Turvallinen elämä lapsille ja nuorille. Kansallinen lasten ja nuorten tapaturmien ehkäisyn ohjelma*. Helsinki, Yliopistopaino.
- Marttunen, Matti (2012) Nuorten seuraamukset. Teoksessa *Rikollisuustilanne 2011. Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa*. Helsinki: Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 262, 405–418.
- Nikoskinen, Elina (2012) *Mopot ja mopoilu. Tarkastelua ilmiöstä, sen merkityksestä ja asemasta nuoren elämässä*. Helsingin kaupungin nuorisosiainkeskus, julkaisuja 4/2011.
- Poliisi (2013) *Liikkuva poliisi. Usein kysytyt asiat*. <http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/webprint/04AA9ABD7FB560FCC2257BBA00349F4F?OpenDocument>. (Viitattu 15.5.2013.)
- Rantala, Kati (2013) Mopolla sakkoa – tai niitä karuun. Teoksessa Ville Hinkkanen ja Leena Mäkipää (toim.) *Suomalainen kriminaalipolitiikka. Näkökulmia teoriaan ja käytäntöön*. Tapio Lappi-Seppälän juhla-kirja. Forum Iuris, Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisut, s. 483–510.
- Ruonakoski, Annamari & Seila, Mikko (2013) *Mopokorttiuudistuksen vaikutukset*. Trafin julkaisuja 7/2013.
- Saarikkomäki, Elsa (2010) *Nuoriin kohdistuva poliisikontrolli kyselytutkimuksen valossa*. Helsinki: Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimustiedonantoja 106.
- Salasuo, Mikko & Poikolainen, Janne & Komonen, Pauli (toim.) (2012) *Katukulttuuri. Nuorisoesiintymiä 2000-luvun Suomessa* Nuorisotutkimusseuran/Nuorisotutkimusverkoston julkaisuja 124.
- Salmi, Venla (2012) *Nuorten rikoskäyttäytyminen ja uhrikokemukset*. Helsinki: Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimustiedonantoja 113.
- Salminen, Simo (2007) Uutta nuorten riskinotosta. *Psykologia* 42 (4), 309.
- Steinberg, Laurence (2007) Risk Taking in Adolescence. New Perspectives From Brain and Behavioral Science. *Current Directions in Psychological Science* 16 (2), 55–59.
- Suomen virallinen tilasto (SVT) (2014a): *Tieliikenneonnettomuudet 2013*. Helsinki: Tilastokeskus. <https://www.liikenneturva.fi/fi/tutkittua/tilastot/suomen-tieliikenneonnettomuudet-tilastokirja> (Viitattu 7.10.2014.)
- Suomen virallinen tilasto (SVT) (2014b): *Syytetyt, tuomitut ja rangaistukset* [verkkojulkaisu]. Helsinki: Tilastokeskus. <http://www.stat.fi/til/syyttr/index.html> (Viitattu: 3.10.2014.)
- Tiirikainen, Kati (toim.) (2009) *Tapaturmat Suomessa*. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. Helsinki: Edita.
- Tilastokeskus (2010) *Oikeustilastollinen vuosikirja 2009*. Helsinki: Tilastokeskus.
- Tolonen, Tarja (2013) Youth Cultures, Lifestyles and Social Class in Finnish Contexts. *Young* 21 (1), 55–75.
- Trafi (2013) *Viritetty mopo – pelissä elämä*. http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/1357/viritetty_mopo_-_pelissa_elama. (Viitattu 15.5.2013.)
- Trafi (2014a) *Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä*. http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_nuoret.pdf (Viitattu 16.10.2014.)
- Trafi (2014b) *Tietopaketti vanhemmille*. http://www.trafi.fi/mopoilu/tietopaketti_vanhemmille. (Viitattu 23.9.2014)